15 Roues/Pneus

Table des matières

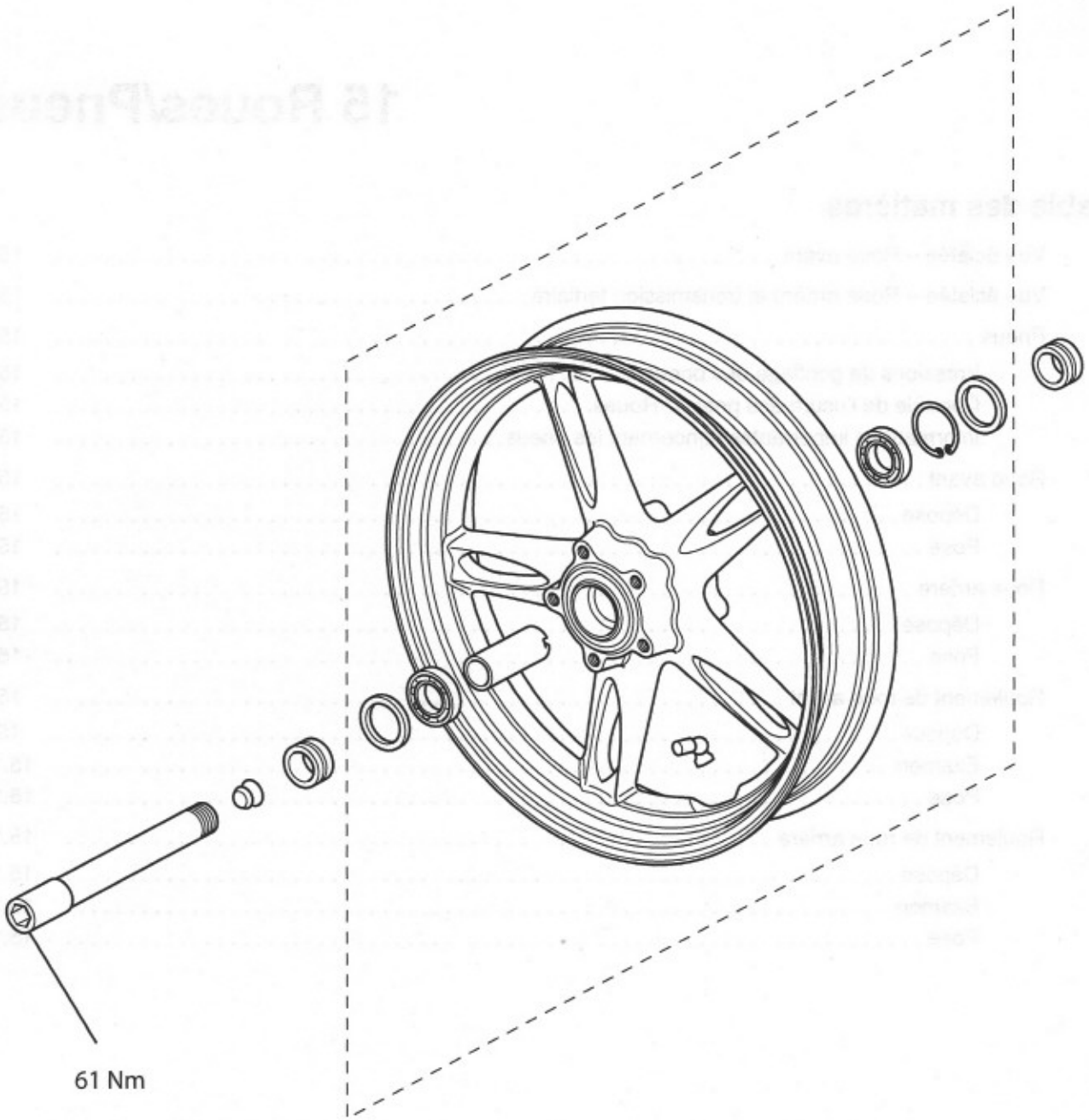
Vue éclatée – Roue avant. 15.2
Vue éclatée – Roue arrière et transmission tertiaire. 15.3
Pneus 15.4
Pressions de gonflage des pneus. 15.4
Contrôle de l'usure des pneus / Roues. 15.5
Informations importantes concernant les pneus. 15.5
Roue avant 15.7
Dépose 15.7
Pose 15.8
Roue arrière 15.9
Dépose 15.9
Pose 15.9
Roulement de roue avant 15.9
Dépose 15.9
Examen 15.10
Pose 15.10
Roulement de roue arrière 15.11
Dépose 15.11
Examen 15.13
Pose 15.13

15 Roues/Pneus

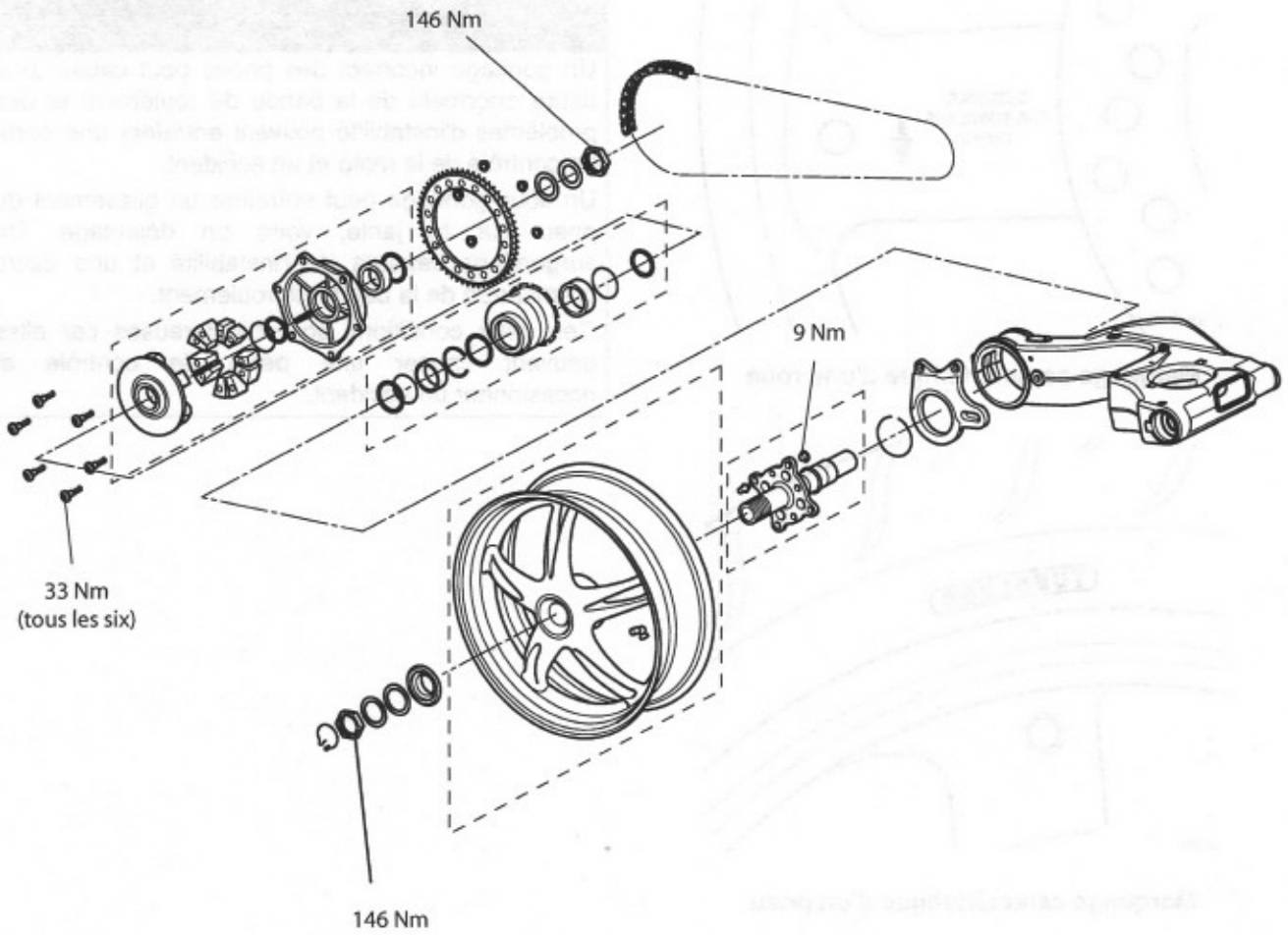
Table des matières

Vue éclatée – Roue avant 15.2
Vue éclatée – Roue arrière et transmission tertiaire 15.3
Pneus 15.4
Pressions de gonflage des pneus 15.4
Contrôle de l'usure des pneus / Roues 15.5
Informations importantes concernant les pneus 15.5
Roue avant 15.7
Dépose 15.7
Pose 15.8
Roue arrière 15.9
Dépose 15.9
Pose 15.9
Roulement de roue avant 15.9
Dépose 15.9
Examen 15.10
Pose 15.10
Roulement de roue arrière 15.11
Dépose 15.11
Examen 15.13
Pose 15.13

Vue éclatée – Roue avant

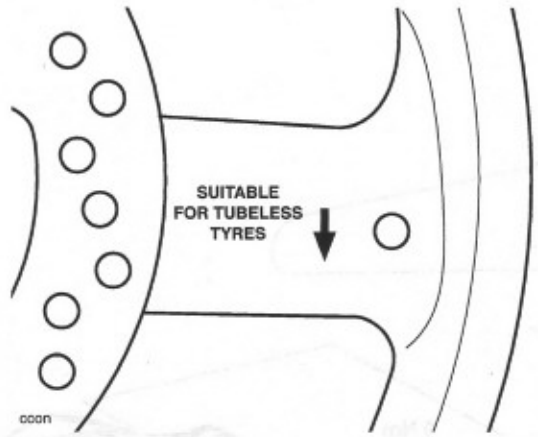


Vue éclatée – Roue arrière et transmission tertiaire



Pneus

Ce modèle est équipé de pneus tubeless (sans chambre) et de valves et de jantes pour pneus tubeless. Seuls peuvent être utilisés des pneus marqués "TUBELESS" et des valves de type tubeless montés sur des jantes marquées "SUITABLE FOR TUBELESS TYRES / CONVIENT AUX PNEUS TUBELESS".



Marquage caractéristique d'une roue

Marquage caractéristique d'un pneu

⚠ Avertissement

Les pneus qui ont été utilisés sur un banc dynamométrique à rouleaux peuvent être endommagés. Dans certains cas, les dégâts ne seront peut-être pas visibles à l'extérieur du pneu.

Les pneus doivent être remplacés après une telle utilisation car la conduite avec un pneu endommagé peut entraîner de l'instabilité, une perte de contrôle et un accident.

Pressions de gonflage des pneus

La pression de gonflage correcte offrira le maximum de stabilité, de confort de roulement et de longévité des pneus.

La pression des pneus doit être vérifiée fréquemment et ajustée selon besoin. Les pressions de gonflage correctes des pneus sont :

Avant – 2,35 bar (34 psi)

Arrière – 2,90 bar (42 psi)

⚠ Avertissement

Un gonflage incorrect des pneus peut causer une usure anormale de la bande de roulement et des problèmes d'instabilité pouvant entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

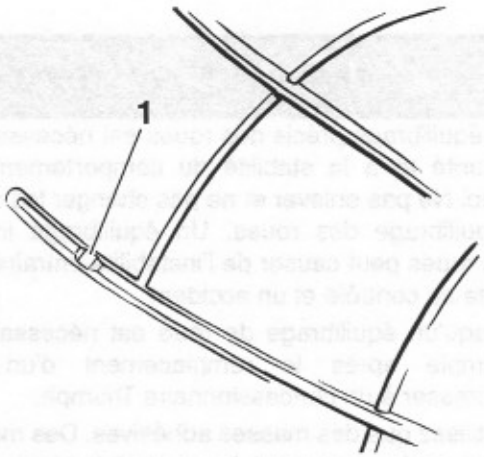
Un sous-gonflage peut entraîner un glissement du pneu sur la jante, voire un déjantage. Un surgonflage causera de l'instabilité et une usure prématurée de la bande de roulement.

Ces deux conditions sont dangereuses car elles peuvent causer une perte de contrôle et occasionner un accident.

Contrôle de l'usure des pneus / Roues

Avec l'usure de la bande de roulement, le pneu devient plus facilement sujet aux crevaisons et aux défaillances. Il est estimé que 90% de toutes les défaillances de pneus se produisent pendant les derniers 10% de la vie du pneu (90% d'usure). C'est une fausse économie, et une pratique dangereuse, d'utiliser les pneus jusqu'à ce qu'ils atteignent leur usure maximale autorisée.

Tous les pneus sont munis de témoins d'usure de la bande de roulement. Lorsque le pneu est usé au point que les témoins d'usure affleurent la surface de la bande de roulement, il a dépassé sa vie utile et doit être remplacé.



1. Témoin d'usure de bande de roulement

Conformément au tableau d'entretien périodique, mesurer la profondeur des dessins de la bande de roulement avec une jauge de profondeur et remplacer tout pneu qui a atteint ou dépassé l'usure maximale autorisée.

Vérifier si les roues ne présentent pas de fissures, de fentes ou de traces de coups de trottoirs. Toujours remplacer une roue que l'on soupçonne d'avoir été endommagée.

⚠ Avertissement

La conduite avec des pneus excessivement usés est dangereuse et compromet l'adhérence, la stabilité et le comportement, ce qui peut entraîner une perte de contrôle ou un accident.

Lorsque les pneus tubeless sont perforés, la fuite est souvent très lente. Toujours examiner les pneus très soigneusement pour vérifier qu'ils ne sont pas perforés.

Vérifier si les pneus ne présentent pas d'entailles et de clous ou autres objets pointus incrustés.

Vérifier si les jantes ne présentent pas de traces de chocs ou de déformation. La conduite avec des roues ou des pneus endommagés ou défectueux est dangereuse et risque d'occasionner une perte de contrôle ou un accident.

Toujours consulter un concessionnaire Triumph pour faire remplacer les pneus ou pour faire effecteur un contrôle de sécurité des pneus.

Profondeur minimale recommandée des dessins de bande de roulement

Le tableau suivant donne une indication de la profondeur minimale de sécurité des dessins de la bande de roulement.

Moins de 130 km/h	2 mm
Plus de 130 km/h	Arrière 3 mm Avant 2 mm

⚠ Avertissement

Les motos Triumph ne doivent jamais être conduites au-dessus de la vitesse maximale autorisée, sauf sur circuit fermé.

Informations importantes concernant les pneus

Toutes les motos Triumph sont soumises à des essais poussés et prolongés dans une grande variété de conditions de conduite pour faire en sorte que les combinaisons de pneus les plus efficaces soient approuvées pour chaque modèle. Il est impératif que des combinaisons de pneus approuvées soient utilisées lors du remplacement des pneus, car l'utilisation de pneus non approuvés ou de pneus approuvés en combinaisons non approuvées peut entraîner une instabilité de la moto. Toujours consulter la section Spécifications du manuel du propriétaire pour tous détails sur les pneus et combinaisons de pneus approuvés.

Avertissement

Si un pneu a subi une crevaison, il faut le remplacer. Si un pneu crevé n'est pas remplacé, ou si l'on utilise la moto avec un pneu réparé, la moto risque de devenir instable et l'on risque une perte de contrôle ou un accident.

Ne jamais utiliser une chambre à air pour réparer un pneu crevé. La chambre à air pourrait frotter et s'user contre la surface intérieure rugueuse du pneu et entraîner de l'instabilité, un dégonflage rapide, une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

L'utilisation d'autres pneus que ceux qui figurent dans la section Spécifications du manuel du propriétaire peut compromettre le comportement de la moto et entraîner une perte de contrôle ou un accident.

N'utiliser les pneus recommandés que dans les combinaisons indiquées dans le manuel du propriétaire.

Ne pas mélanger des pneus de différentes marques ni des pneus de même marque mais de combinaisons différentes.

Avertissement

Toujours vérifier la pression des pneus à froid, avant de rouler. Des pneus mal gonflés peuvent affecter le comportement de la moto et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

Des pneus excessivement usés ou endommagés peuvent détériorer le comportement de la moto et entraîner une perte de contrôle et un accident.

Avertissement

Ne pas monter de pneus prévus pour utiliser une chambre à air sur des jantes de type tubeless. Le talon ne serait pas maintenu et le pneu pourrait glisser sur la jante, ce qui entraînerait un dégonflage pouvant provoquer une perte de contrôle de la moto et un accident.

Ne pas monter une chambre à air dans un pneu tubeless. Cela pourrait causer de l'instabilité et une surchauffe pouvant faire éclater la chambre et entraîner un dégonflage rapide, une perte de contrôle du véhicule et un accident.

Avertissement

Un équilibrage précis des roues est nécessaire à la sécurité et à la stabilité du comportement de la moto. Ne pas enlever et ne pas changer les masses d'équilibrage des roues. Un équilibrage incorrect des roues peut causer de l'instabilité entraînant une perte de contrôle et un accident.

Lorsqu'un équilibrage de roue est nécessaire, par exemple après le remplacement d'un pneu, s'adresser à un concessionnaire Triumph.

N'utilisez que des masses adhésives. Des masses à pince endommageront la roue et le pneu, ce qui entraînera le dégonflage du pneu, une perte de contrôle et un accident.

⚠ Avertissement

Lorsqu'il est nécessaire de remplacer les pneus, consulter un concessionnaire Triumph agréé qui fera monter les pneus conformément aux instructions du fabricant

Après le remplacement des pneus, leur laisser le temps de se positionner sur les jantes (environ 24 heures). Pendant cette période de positionnement, il faut rouler prudemment car un pneu incorrectement positionné risque de provoquer une perte de contrôle ou un accident. Initialement, le pneu neuf ne donnera pas le même comportement que le pneu usé et le pilote devra prévoir un kilométrage suffisant (environ 160 km) pour se familiariser avec le nouveau comportement.

Après 24 heures et 160 kilomètres, contrôler la pression des pneus et la corriger éventuellement, et vérifier si les pneus sont correctement positionnés. Corriger si nécessaire.

La conduite d'une moto dont le comportement routier n'est pas familier peut occasionner une perte de contrôle et un accident.

Roue avant

Dépose

⚠ Avertissement

Avant de commencer à travailler, s'assurer que la moto est stabilisée et bien calée. Cette précaution évitera qu'elle tombe et qu'elle blesse l'opérateur ou subisse des dommages.

1. Caler la moto sur une béquille d'atelier.
2. Déposer les deux étriers de freins (voir page *14-12*).

Note :

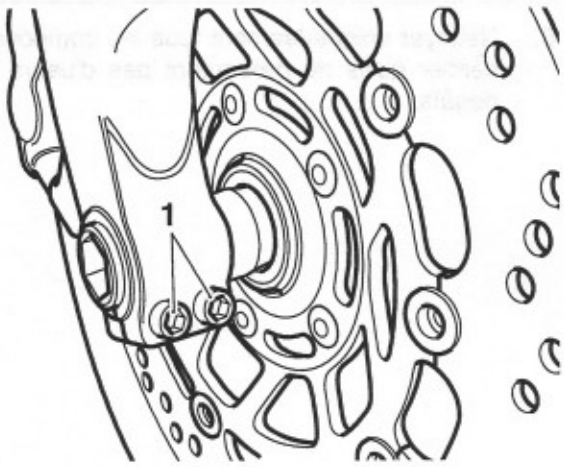
- **Il n'est pas nécessaire de débrancher les flexibles de freins.**

⚠ Avertissement

Ne pas laisser pendre les étriers au bout des flexibles de freins car cela peut endommager les flexibles.

Des flexibles endommagés risquent d'entraîner une défaillance des freins, pouvant causer une perte de contrôle et un accident.

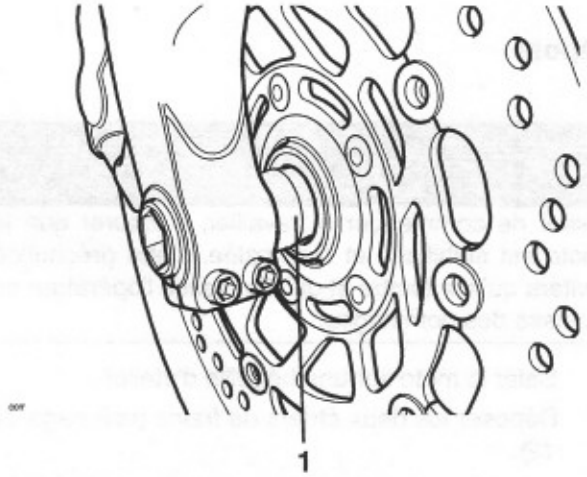
3. Soulever et caler l'avant de la moto.
4. Desserrer les deux vis de blocage à l'extrémité inférieure de la branche de fourche droite.



1. Vis de blocage de fourche

5. Dégager et déposer l'axe de roue qui est vissé dans la branche droite de la fourche.

6. Déposer la roue et ses entretoises.



1. Entretoises de roue (côté droit illustré)

7. Placer la roue sur des blocs de bois.

⚠ Avertissement

Ne pas faire reposer la roue sur un disque de frein car cela pourrait endommager le disque et provoquer un accident.

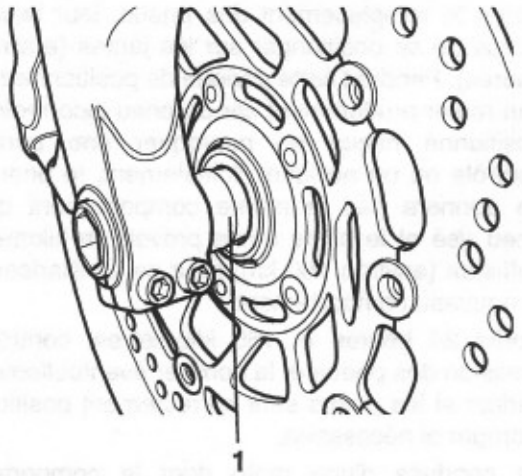
⚠ Attention

Pour éviter des dégâts pour la roue et les roulements, observer une propreté absolue et veiller à ce qu'aucune saleté ne puisse pénétrer dans les roulements de roue pendant que la roue est déposée.

8. Nettoyer soigneusement tous les composants et vérifier qu'ils ne présentent pas d'usure ou de dégâts.

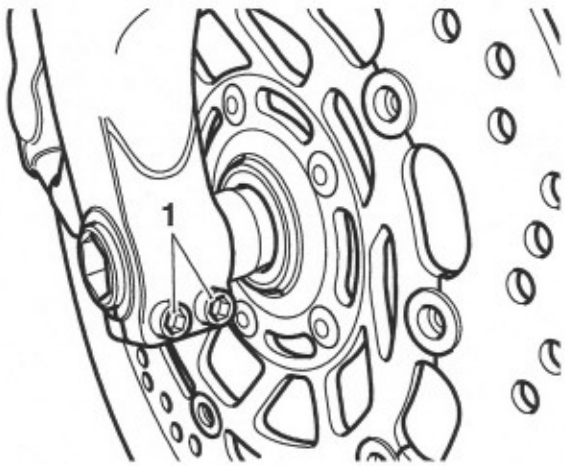
Pose

1. Enduire légèrement de graisse les entretoises de roue et les positionner dans le moyeu.
2. Positionner la roue dans la fourche en vérifiant que les entretoises restent en position des deux côtés.



1. Entretoises de roue

3. Reposer l'axe de roue par le côté droit et le serrer à **110 Nm**.
4. Abaisser la moto au sol et pomper la suspension pour laisser 'flotter' la branche droite de la fourche jusqu'à sa position naturelle sur l'axe de roue.
5. Serrer les vis de blocage de fourche à **20 Nm**.



1. Vis de blocage de fourche

6. Nettoyer et dégraisser soigneusement les disques de freins.
7. Reposer les étriers de freins (voir page *14-13*).

Roue arrière

Dépose

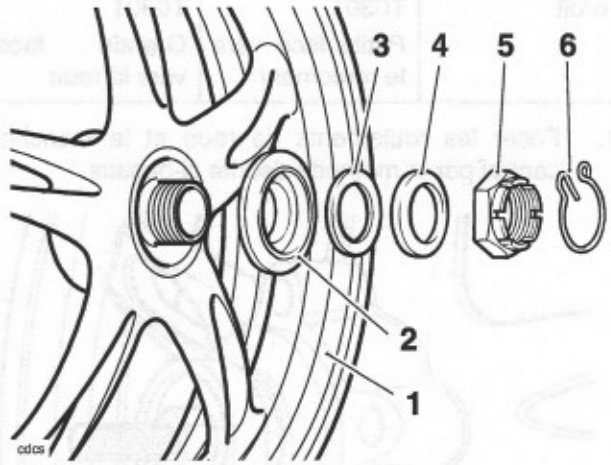
Avertissement

Avant de commencer à travailler, s'assurer que la moto est stabilisée et bien calée. Cette précaution évitera qu'elle tombe et qu'elle blesse l'opérateur ou subisse des dommages.

1. Lever et soutenir l'arrière de la moto pour pouvoir déposer la roue arrière.

Avertissement

Si le moteur vient de fonctionner, le système d'échappement sera très chaud. Avant de travailler sur l'échappement ou à proximité, attendre que l'échappement refroidisse car le contact avec une partie de l'échappement chaud pourrait provoquer des brûlures.



1. Roue arrière
2. Entretoise conique
3. Rondelle plate
4. Rondelle Belleville
5. Ecrou
6. Clip

2. Pour dégager la roue, déposer :
   - le circip,
   - l'écrou,
   - la rondelle Belleville
   - la rondelle plate
   - l'entretoise conique
3. Déposer la roue (en l'inclinant légèrement pour éviter un contact avec le repose-pied arrière).

Pose

1. Poser la roue, en l'alignant avec les 4 ergots de positionnement.
2. Maintenir la roue bien d'équerre en position pendant la pose de :
   - l'entretoise conique
   - la rondelle plate
   - la rondelle Belleville, face convexe vers l'extérieur
   - l'écrou
3. Serrer l'écrou de roue à **146 Nm**, et mettre le circlip en place.

Roulement de roue avant

Dépose

1. Déposer la roue avant (voir page *15-7*).

Attention

Ne pas faire reposer la roue sur le disque de frein, car cela pourrait endommager le disque. Caler la roue sur des blocs de bois également espacés autour de la jante, de telle sorte que le disque de frein soit élevé au-dessus du sol.

Coucher la roue sur son côté en la soutenant sur des blocs de bois pour éviter d'endommager le disque de frein.

2. Déposer et jeter les joints et le circlip de roulement.

Avertissement

Toujours porter des gants, des lunettes et un masque de protection pour utiliser un marteau et une broche. L'utilisation d'un marteau et d'une broche peut faire fragmenter les roulements. Les projections de fragments de roulement risquent de causer des lésions aux yeux et aux tissus mous s'ils ne sont pas protégés.

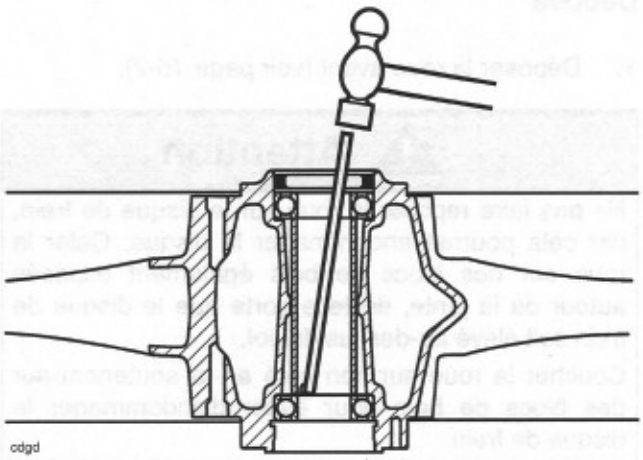
⚠ Attention

Pour éviter d'endommager la roue et pour faciliter la dépose du roulement, toujours exercer une force égale des deux côtés du roulement, ce qui évitera qu'il s'incline et se coince. L'application d'une force inégale entraînera des difficultés de dépose du roulement et endommagera la roue.

Note :

- **Le roulement de roue droit doit être déposé le premier. La broche doit être passée dans les découpes prévues dans le manchon central.**

3. A l'aide d'une broche appropriée passant par le centre de la roue, chasser le roulement de roue droit. Récupérer le manchon central. Déposer le roulement de roue gauche de la même manière.



Dépose du roulement de roue

Examen

⚠ Avertissement

N'enlever que les marques témoins en relief à l'intérieur de la roue. L'enlèvement de matière en dessous des parties en relief réduira le niveau de serrage entre la roue et les roulements. Une perte de serrage risque de permettre au roulement de se libérer dans la roue, ce qui entraînerait une perte de contrôle de la moto et un accident.

1. Examiner la roue pour voir si des marques témoins en relief ont été causées par le procédé de dépose. Enlever ces marques avec de la toile émeri fine ou une lime douce.

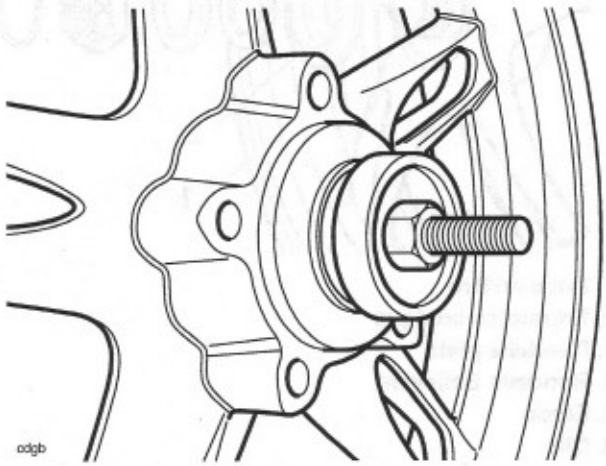
Pose

Note :

- **Se reporter au tableau ci-dessous pour déterminer l'outil et la face d'outil corrects pour l'introduction des roulements. Les roulements sont introduits au moyen d'un boulon de tirage agissant sur l'outil d'introduction. Un outil de support est situé du côté de la roue opposé à l'outil d'introduction et le serrage du boulon tire le roulement dans la roue.**
- **Introduire les roulements en orientant le côté marqué ou protégé vers l'extérieur et toujours utiliser un circlip de roulement et des joints neufs.**

	Outil d'introduction de roulement	Outil de support
Roulement gauche	3880070 - T0301 Petite face vers le roulement	3880075 - T0301 Grande face vers la roue
Roulement droit	3880070 - T0301 Petite face vers le roulement	3880075 - T0301 Grande face vers la roue

1. Poser les roulements de roue et le manchon central par la méthode décrite ci-dessus.



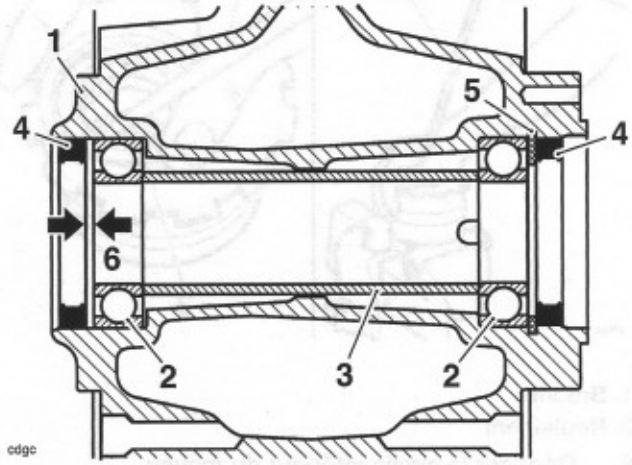
Outil 3880070 en position sur la roue

2. Poser un circlip neuf.

⚠ Attention

Le joint d'huile gauche ne doit pas entrer en contact avec le roulement de roue. Le joint doit être enfoncé jusqu'à ce que le chanfrein usiné de la roue soit juste visible. Le joint droit doit être enfoncé jusqu'à ce qu'il entre en contact avec le circlip.

3. Lubrifier des joints neufs et les poser dans la roue avant. Lubrifier la lèvre du joint avec de la graisse conforme à la spécification NLGI 2 (nous recommandons Mobil HP222). Poser complètement le joint d'huile droit. Enfoncer le joint gauche jusqu'à ce que le chanfrein usiné de la roue soit juste visible.



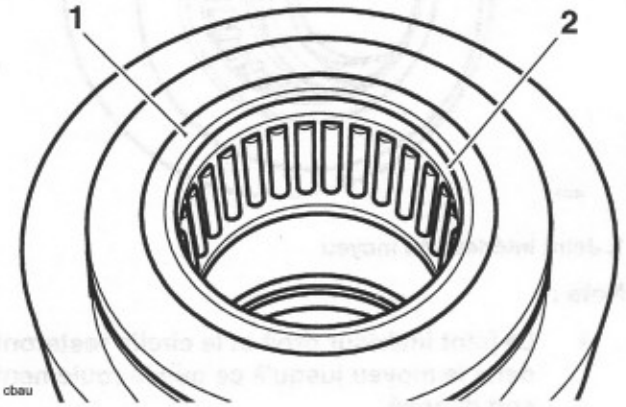
1. Roue avant
2. Roulements de roue
3. Manchon central
4. Joints d'huile
5. Circlip
6. Position du joint d'huile gauche

4. Reposer la roue avant (voir page *15-8*).

Roulement de roue arrière

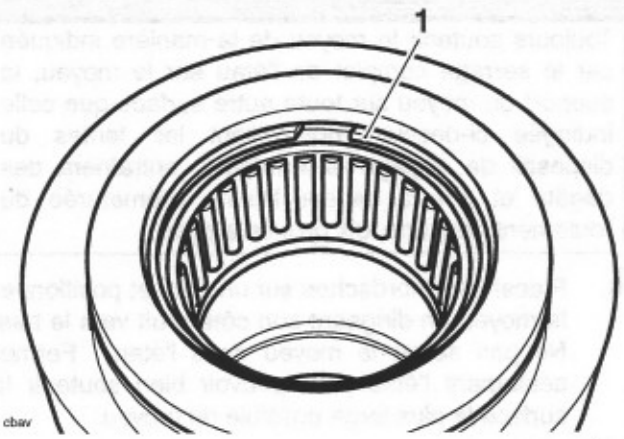
Dépose

1. Déposer le moyeu arrière (voir page *12-18*).
2. Placer le moyeu sur un établi.
3. Noter l'orientation du joint extérieur droit du moyeu puis, en faisant levier avec un outil tendre à face arrondie, extraire le joint de son logement dans le moyeu.



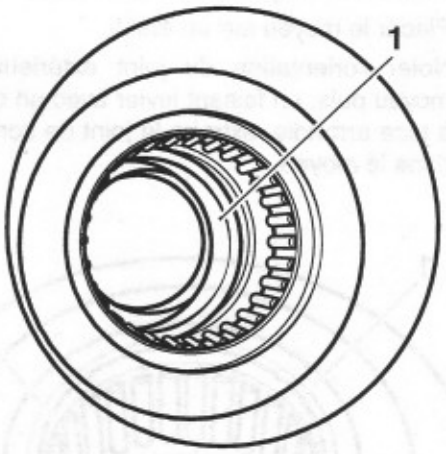
1. Joint d'étanchéité
2. Lèvre du joint

4. Déposer le jonc d'arrêt du roulement du côté droit du moyeu.



1. Jonc d'arrêt du roulement

5. Noter l'orientation du joint intérieur droit du moyeu puis, en procédant encore du côté droit du moyeu et avec un outil similaire à celui utilisé pour le joint extérieur du moyeu, retirer le joint intérieur du centre du moyeu.



1. Joint intérieur du moyeu

Note :

- **Le joint intérieur droit et le circlip resteront dans le moyeu jusqu'à ce que le roulement soit déposé.**
- **En procédant par le trou dans le centre du roulement gauche, déposer le circlip intérieur droit à l'aide de pinces à circlips.**

⚠ Attention

Toujours soutenir le moyeu de la manière indiquée car le serrage complet de l'étau sur le moyeu, le support du moyeu sur toute autre surface que celle indiquée ci-dessus (notamment les fentes du dispositif de réglage excentrique), entraînera des dégâts et pourra causer l'usure prématurée du roulement neuf une fois qu'il sera posé.

6. Placer des mordaches sur un étau et positionner le moyeu en dirigeant son côté droit vers le bas. Ne pas serrer le moyeu dans l'étau. Fermer seulement l'étau pour pouvoir bien soutenir la surface la plus large possible du moyeu.

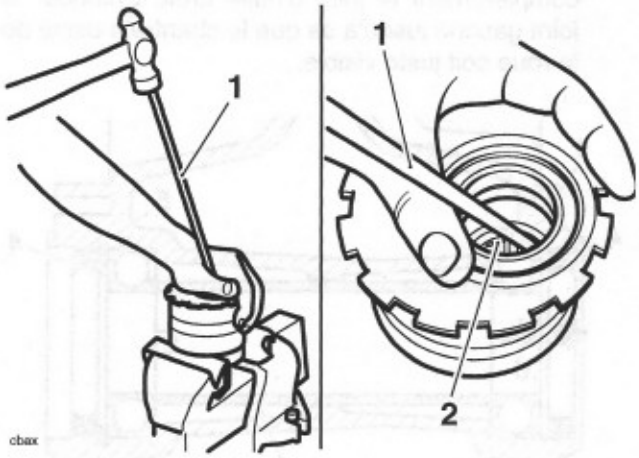
⚠ Avertissement

Toujours porter des lunettes et des gants de protection en utilisant une broche et un marteau, car les roulements risquent de se fragmenter. Les projections de fragments de roulement risquent de causer des lésions aux yeux et aux mains s'ils ne sont pas protégés.

⚠ Attention

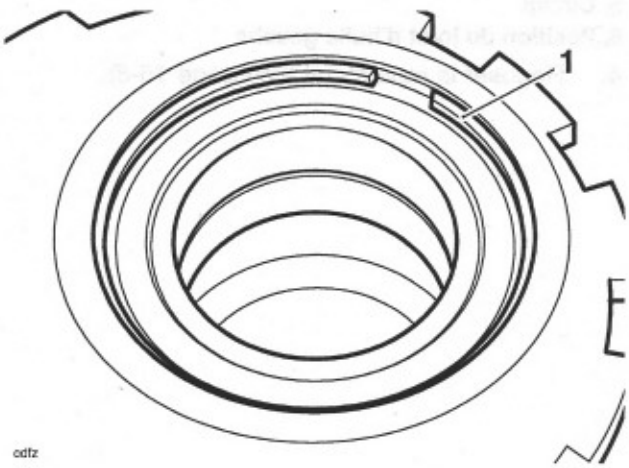
Pour éviter d'endommager le moyeu et pour faciliter la dépose du roulement, toujours exercer une force égale des deux côtés du roulement, ce qui évitera qu'il s'incline et se coince. L'application d'une force inégale entraînera des difficultés de dépose du roulement et endommagera le moyeu.

7. Passer une broche par le trou au centre du roulement gauche pour chasser le roulement droit.



1. Broche
2. Roulement

8. Déposer le circlip intérieur du moyeu.
9. Déposer le joint intérieur du moyeu.
10. Déposer le jonc d'arrêt du roulement du côté gauche du moyeu.



1. Jonc d'arrêt du roulement

⚠ Avertissement

Toujours porter des lunettes et des gants de protection en utilisant une broche et un marteau, car les roulements risquent de se fragmenter. Les projections de fragments de roulement risquent de causer des lésions aux yeux et aux mains s'ils ne sont pas protégés.

⚠ Attention

Pour éviter d'endommager le moyeu et pour faciliter la dépose du roulement, toujours exercer une force égale des deux côtés du roulement, ce qui évitera qu'il s'incline et se coince. L'application d'une force inégale entraînera des difficultés de dépose du roulement et endommagera le moyeu.

11. Passer une broche par le trou au centre du moyeu pour chasser le roulement gauche.

Examen

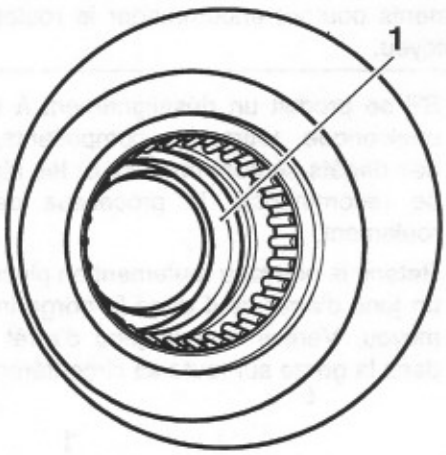
⚠ Avertissement

N'enlever que les marques témoins en relief à l'intérieur du moyeu. L'enlèvement de matière en dessous des parties en relief réduira le niveau de serrage entre le moyeu et le nouveau roulement. Une perte de serrage risque de permettre au roulement de se libérer dans le moyeu, ce qui entraînerait une perte de contrôle de la moto et un accident.

Examiner le moyeu pour voir si des marques témoins en relief ont été causées par le procédé de dépose. Enlever ces marques avec de la toile émeri fine ou une lime douce, en évitant soigneusement de contaminer les roulements avec les débris.

Pose

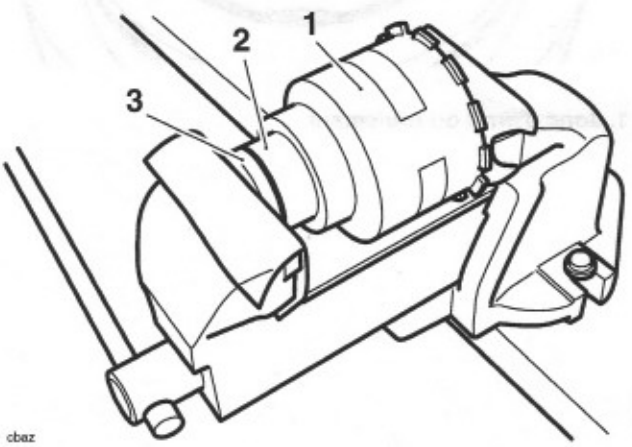
1. Lubrifier un nouveau joint intérieur de moyeu et le placer dans le moyeu. Lubrifier la lèvre du joint avec de la graisse conforme à la spécification NLGI 2 (nous recommandons Mobil grease HP222).
2. Poser un circlip intérieur neuf. Vérifier que le circlip est retenu dans la gorge sur toute sa circonférence.



cbaw

1. Circlip intérieur

3. Positionner le joint intérieur de moyeu dans le moyeu et l'enfoncer uniformément et complètement contre le circlip intérieur.
4. Ouvrir l'étau suffisamment pour pouvoir disposer le moyeu, le roulement droit neuf et l'outil spécial 3880065-T0301 alignés ensemble entre les mordaches. Aligner la grande extrémité de l'outil 3880065-T0301 avec le roulement neuf.



cbaz

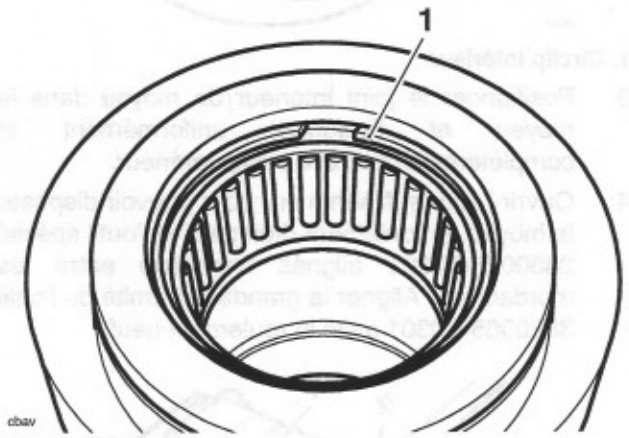
1. Moyeu
2. Roulement droit
3. Outil spécial 3880065-T0301

5. Fermer progressivement l'étau jusqu'à ce que la bague extérieure du roulement neuf soit enfoncée à fond jusqu'au circlip intérieur dans le moyeu. Ouvrir l'étau et récupérer le moyeu et l'outil, puis mettre l'outil de côté.

⚠ Attention

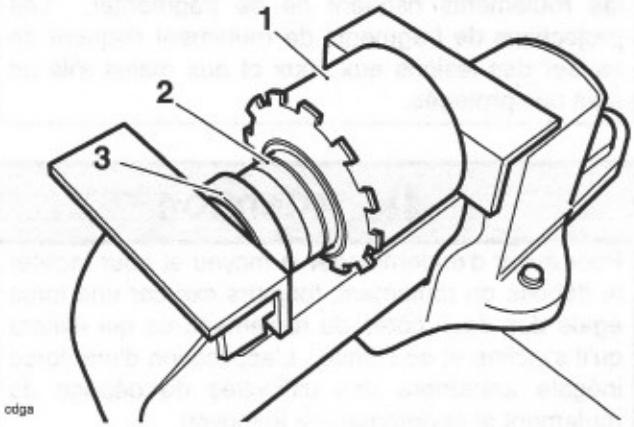
Le moyeu, le roulement neuf et l'outil doivent rester alignés tout au long du processus d'assemblage. Un désalignement de l'un ou plusieurs de ces éléments pourrait endommager le roulement et/ou le moyeu.

6. S'il se produit un désalignement à un moment quelconque, retirer les composants, vérifier si des dégâts se sont produits et les réparer avant de recommencer le processus de pose du roulement.
7. Retenir le nouveau roulement en place en posant un jonc d'arrêt neuf dans la gorge intérieure du moyeu. Vérifier que le jonc d'arrêt est retenu dans la gorge sur toute sa circonférence.



1. Jonc d'arrêt du roulement

8. Ouvrir l'étau suffisamment pour pouvoir disposer le moyeu, le roulement gauche neuf et l'outil spécial 3880075-T0301 alignés ensemble entre les mordaches. Aligner la petite extrémité de l'outil 3880075-T0301 avec le roulement neuf.



1. Moyeu
2. Roulement gauche
3. Outil spécial 3880065-T0301

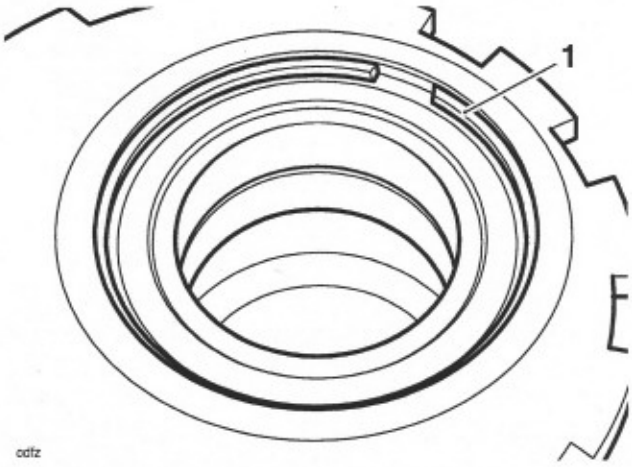
9. Fermer progressivement l'étau jusqu'à ce que la bague extérieure du roulement gauche neuf soit enfoncée à fond jusqu'à la bride intérieure dans le moyeu. Ouvrir l'étau et récupérer le moyeu et l'outil, puis mettre l'outil de côté.

⚠ Attention

Le moyeu, le roulement neuf et l'outil doivent rester alignés tout au long du processus d'assemblage. Un désalignement de l'un ou plusieurs de ces éléments pourrait endommager le roulement et/ou le moyeu.

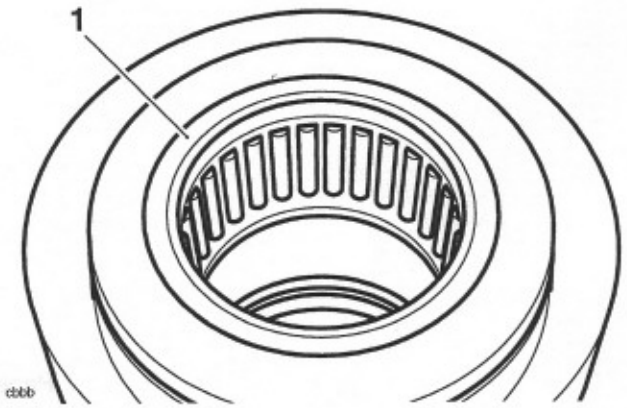
S'il se produit un désalignement à un moment quelconque, retirer les composants, vérifier si des dégâts se sont produits et les réparer avant de recommencer le processus de pose du roulement.

10. Retenir le nouveau roulement en place en posant un jonc d'arrêt neuf dans la gorge intérieure du moyeu. Vérifier que le jonc d'arrêt est retenu dans la gorge sur toute sa circonférence.



1. Jonc d'arrêt du roulement

11. Lubrifier la lèvre d'un joint extérieur neuf avec de la graisse conforme à la spécification NLGI 2 (nous recommandons Mobil grease HP222). Positionner le joint extérieur de moyeu dans le moyeu et l'enfoncer uniformément et complètement contre le jonc d'arrêt du roulement.



1. Joint extérieur de moyeu

12. Lubrifier le roulement neuf avec 5 grammes de graisse conforme à la spécification NLGI 2 (nous recommandons Mobil grease HP222).
13. Nettoyer soigneusement l'alésage recevant le moyeu dans le bras oscillant.
14. Reposer le moyeu (voir page *12-15*).